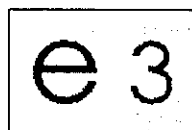


Injection Control Unit

***Manuale Istruzioni di Montaggio
Fitting Instructions***



***Direttiva 95/54/CE
Directive 95/54/EC
Directiva 95/54/CE***

Indice

Italiano

•	Avvertenze generali	3
•	Descrizione del cablaggio per 4 cilindri	4
•	Schema di montaggio per 4 cilindri	6
•	Descrizione dei cablaggi stacca iniettori	7
•	Funzionamento del commutatore	9

English

•	General informations	10
•	Wiring description for 4 cylinders	11
•	4 cylinders wiring diagram	12
•	Cut injectorn wiring description	13
•	Change-over switch operation	15

Dove fissare la Centralina:



- **LONTANO** da possibili **INFILTRAZIONI D'ACQUA**.



- **LONTANO** da **ECCESSIVE FONTI DI CALORE** (esempio collettori di scarico).



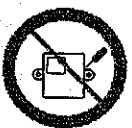
- **LONTANO** dai **CAVI DELL'ALTA TENSIONE**.



Fare delle buone connessioni elettriche evitando l'uso dei "RUBACORRENTE".
Si tenga presente che la migliore connessione elettrica è la saldatura debitamente isolata.



Avvisare il cliente che in caso di rottura del fusibile dell'impianto a GAS, il Sistema ripristina i collegamenti dei dispositivi a cui è collegato. Si sconsiglia vivamente di sostituire il fusibile con un'altro di amperaggio maggiore, cio' puo' provocare danni irreparabili.



Non aprire per nessun motivo la scatola della Centralina soprattutto con il motore in moto o il quadro inserito, onde evitare danni irreparabili.
A.E.B. declina ogni responsabilità per danni a cose e persone derivati dalla manomissione del proprio dispositivo da parte di personale non autorizzato con la conseguente perdita di GARANZIA.

Come fissare la Centralina

INSTALLAZIONE ERRATA	INSTALLAZIONE ERRATA	INSTALLAZIONE CORRETTA

CABLAGGIO CON CONNETTORE NERO

1) GUAINA CON CONNETTORE A 4 CONTATTI:

Presenza diagnosi per il collegamento al PC tramite interfaccia seriale.

2) GUAINA CON FILI :

ROSSO-NERO: collegare al positivo batteria

NERO: collegare alla massa della batteria

Costituiscono rispettivamente l'alimentazione e la massa della centralina, collegarli direttamente alla batteria.

Sul filo ROSSO-NERO collegare il fusibile fornito in dotazione posizionandolo il più vicino possibile alla batteria.

Si sconsiglia vivamente di sostituire il fusibile con un'altro di amperaggio superiore, ciò può provocare danni irreparabili.

3) GUAINA CON CONNETTORE A 2 CONTATTI :

Serve per comandare l'elettrovalvole GAS sul riduttore ed eventuali utilizzi gas (es. variatore ecc.).

4) GUAINA CON FILO MARRONE :

Necessario per la lettura del numero dei giri motore, può essere collegato al filo contagiri o direttamente al negativo di una bobina singola o di una bibobina.

Sarà poi necessario impostare correttamente il software della centralina in base al collegamento effettuato.

5) GUAINA CON CONNETTORE A 2 CONTATTI :

Per il collegamento al sensore di temperatura sul riduttore

6) GUAINA CON FILI :

VIOLA: ingresso segnale per la sola visualizzazione a PC dei valori di funzionamento sonda lambda (questo collegamento non serve alla centralina per calcolare i parametri di funzionamento dell'impianto).

GRIGIO: non utilizzato, quindi non collegare.

7) GUAINA CON FILI :

BIANCO, NERO e ROSSO: Per il collegamento al sensore di pressione metano utilizzato per la lettura della pressione del carburante contenuto nel serbatoio (vedi schema pag.6).

8) GUAINA CON CONNETTORE A 4 CONTATTI:

Per il collegamento al commutatore/indicatore.

SEGUE >>>

CABLAGGIO CON CONNETTORE GRIGIO

9) GUAINA CON FILI :

BLU-BIANCO: uscita +12V funzionamento a gas (assorbimento MAX consentito 10A)

NERO: massa

Servono per comandare vari utilizzi gas (es. variatore ecc.).

10) GUAINA PER IL COLLEGAMENTO DEGLI INIETTORI GAS A, B, C, D E CONNETTORE SICMA A 4 VIE PER IL COLLEGAMENTO AL SENSORE PRESSIONE METANO POSIZIONATO SUL RAIL INIETTORI.

Per la connessione fare riferimento agli schemi di pag. 6 e 8.

11) Cablaggio con connettore a 4 contatti :

Collegare al misuratore di pressione/temperatura fornito nel kit.

Il misuratore di pressione/temperatura informa la centralina gas della pressione e della temperatura gas presente nel rail iniettori gas.

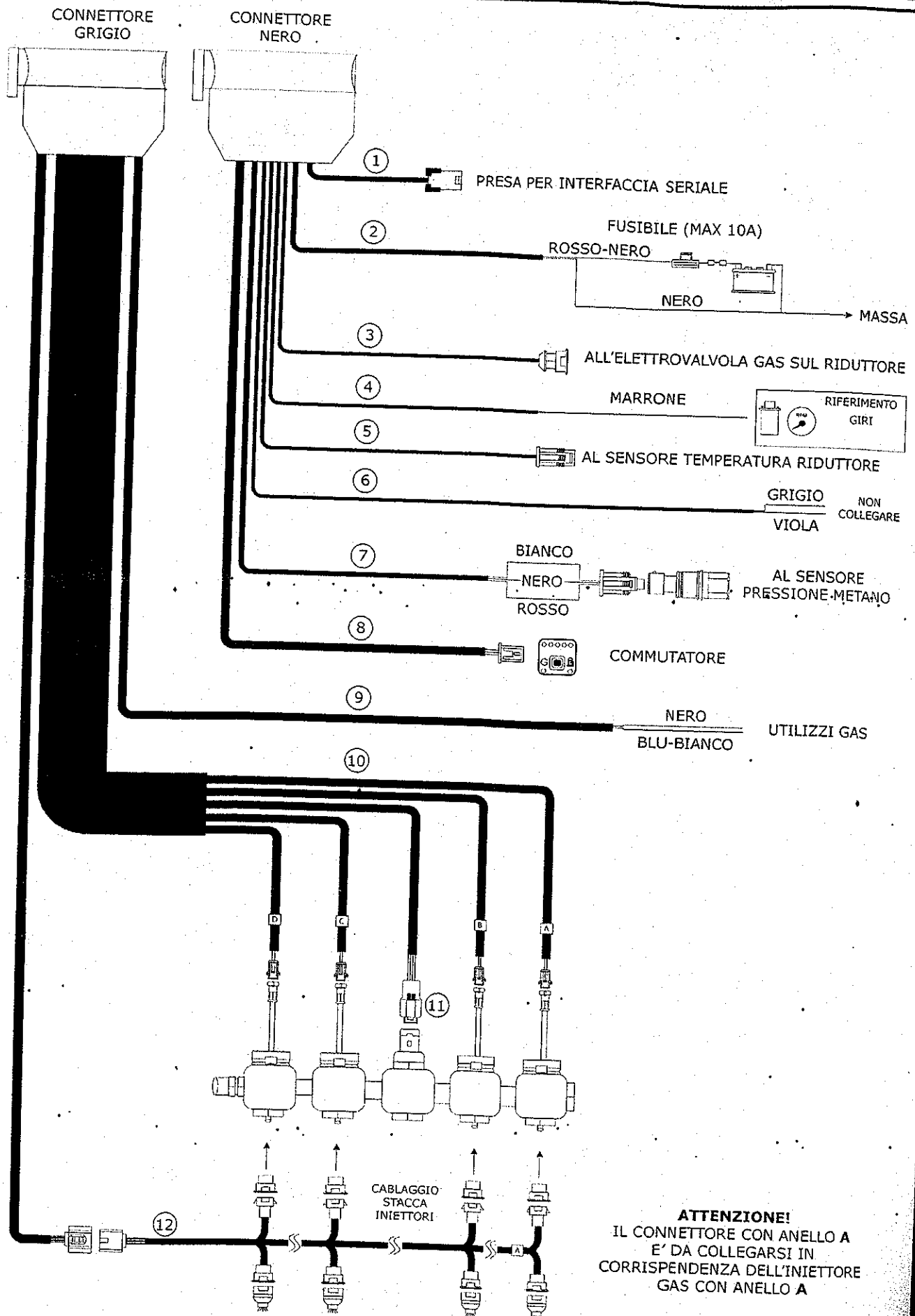
12) CABLAGGIO CON CONNETTORE A 10 CONTATTI PER IL COLLEGAMENTO DEGLI STACCA INIETTORI:

Per la connessione al cablaggio stacca iniettori fare riferimento allo schema di pag. 6.

Per la scelta del tipo di cablaggio da utilizzare fare riferimento agli schemi di pag. 7 e 8.

Schema di montaggio per vetture 4 cilindri

Italiano



Come verificare quale cablaggio stacca iniettori utilizzare

Esistono diversi tipi di cablaggi stacca iniettori da abbinare alla centralina di iniezione: **Cod. SA144**, **Cod. SA144INV**, **Cod. SA144J**, **Cod. SA144JINV**, **Cod. SA144SJ**, **Cod. SA144E**, **Cod. SA144U**, **Cod. SA143** e **Cod. SA143INV**.

N.B.: il cablaggio stacca iniettori va ordinato separatamente, non è compreso nel kit.

Per sapere quale cablaggio stacca iniettori utilizzare occorre verificare prima di tutto, sul connettore dell'iniettore benzina, su quale PIN arriva il positivo degli iniettori.

Per identificare quale dei due fili sia il positivo, seguire queste istruzioni:

- staccare tutti i connettori dagli iniettori;
- prendere un multimetro impostarlo per la lettura della tensione in continua;
- mettere il puntale negativo a massa;
- mettere il puntale positivo in uno dei due contatti del cablaggio iniettori;
- inserire il quadro e controllare immediatamente se arrivano +12 volt.

Se arrivano i +12 volt, questo è il positivo.

ATTENZIONE: il +12 volt iniettori su alcune vetture potrebbe essere temporizzato quindi dopo alcuni secondi dall'accensione del quadro potrebbe venire a mancare. Consigliamo di verificare la polarità di tutti i connettori del cablaggio iniettori, in modo da verificare che tutti siano polarizzati allo stesso modo.

SA144 - SA144INV per vetture 4 - 8 cilindri (Per 8 cil. utilizzare 2 cablaggi)

I cablaggi **Cod. SA144** e **Cod. SA144INV** sono provvisti di connettori tipo "BOSCH" da collegare direttamente sugli iniettori benzina, per determinare se usare il modello **Cod. SA144** o **Cod. SA144INV** bisogna verificare la polarizzazione sul cablaggio iniettori benzina:

Cod. SA144: va utilizzato se il positivo degli iniettori benzina è sul PIN N° 1 e il negativo sul PIN N° 2, fare riferimento alla fig. 1.

Cod. SA144INV: va utilizzato se il positivo degli iniettori benzina è sul PIN N° 2 e il negativo sul PIN N° 1, fare riferimento alla fig. 1.



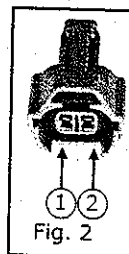
SA144J - SA144JINV - SA144SJ per vetture 4 - 8 cilindri (Per 8 cil. utilizzare 2 cablaggi)

I cablaggi **Cod. SA144J** e **Cod. SA144JINV** sono provvisti di connettori tipo "JAPAN" da collegare direttamente sugli iniettori benzina, per determinare se usare il modello **Cod. SA144J** o **Cod. SA144JINV** bisogna verificare la polarizzazione sul cablaggio iniettori benzina:

Cod. SA144J: va utilizzato se il positivo degli iniettori benzina è sul PIN N° 1 e il negativo sul PIN N° 2, fare riferimento alla fig. 2.

Cod. SA144JINV: va utilizzato se il positivo degli iniettori benzina è sul PIN N° 2 e il negativo sul PIN N° 1, fare riferimento alla fig. 2.

Il cablaggio **Cod. SA144SJ** è provvisto di spinette tipo JAPAN e di cablaggio allungato per poterlo installare su vetture SUBARU con motore BOXER. Va utilizzato **SOLO** se il positivo degli iniettori benzina è sul PIN N° 2 e il negativo sul PIN N° 1, fare riferimento alla fig. 2.



SA144E

Il cablaggio **SA144E** è provvisto di un unico connettore a 6 contatti; è possibile utilizzarlo su alcuni tipi di vetture Fiat, Citroën o Peugeot che utilizzano lo stesso connettore sul cablaggio degli iniettori. **Per l'installazione e per sapere su quali vetture è possibile utilizzarlo seguire le istruzioni allegate al cablaggio.**

SA143 - SA143INV per vetture 3 - 5 - 6 cilindri (Per 6 cil. utilizzare 2 cablaggi)

I cablaggi **Cod. SA143** e **Cod. SA143INV** sono provvisti di connettori tipo "BOSCH" da collegare direttamente sugli iniettori benzina, per determinare se usare il modello **Cod. SA143** o **Cod. SA143INV** bisogna verificare la polarizzazione sul cablaggio iniettori benzina:

Cod. SA143: va utilizzato se il positivo degli iniettori benzina è sul PIN N° 1 e il negativo sul PIN N° 2, fare riferimento alla fig. 1.

Cod. SA143INV: va utilizzato se il positivo degli iniettori benzina è sul PIN N° 2 e il negativo sul PIN N° 1, fare riferimento alla fig. 1.

SEGUE >>>

Schema di collegamento dei fili stacca iniettori

Italiano

COLLEGAMENTO INIETTORI GAS / INTERRUZIONE INIETTORI BENZINA :

- **Guaina con anello A** da collegarsi all'iniettore gas in corrispondenza dell'iniettore benzina staccato con fili BLU E BLU-NERO dello stacca iniettori.
- **Guaina con anello B** da collegarsi all'iniettore gas in corrispondenza dell'iniettore benzina staccato con fili ROSSO E ROSSO-NERO dello stacca iniettori.
- **Guaina con anello C** da collegarsi all'iniettore gas in corrispondenza dell'iniettore benzina staccato con fili VERDE E VERDE-NERO dello stacca iniettori.
- **Guaina con anello D** da collegarsi all'iniettore gas in corrispondenza dell'iniettore benzina staccato con fili GIALLO E GIALLO-NERO dello stacca iniettori.

SA144U

Il cablaggio **Cod. SA144U** ha tutti i fili liberi senza connettori, questo cablaggio va utilizzato su quelle autovetture dove non è possibile installare gli altri cablaggi, o dove non sia possibile accedere ai connettori originali degli iniettori.

Per installare questo cablaggio occorre tagliare i fili negativi degli iniettori benzina, seguendo l'ordine riportato in figura.

È molto importante il verso di collegamento, i fili **rigati NERI** vanno verso la centralina d'iniezione benzina, gli altri verso gli iniettori.

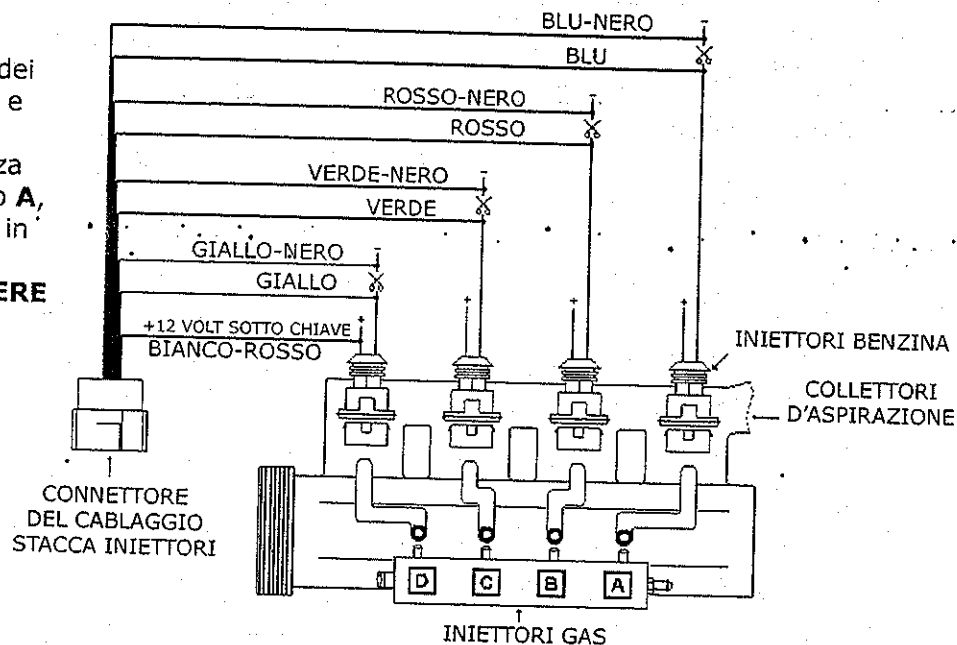
Il filo **BIANCO-ROSSO** va collegato a uno qualsiasi dei positivi iniettori.

Schema di collegamento per vetture 4 cilindri

ATTENZIONE!

Rispettare la sequenza dei collegamenti, i fili **BLU** e **BLU-NERO** devono essere in corrispondenza dell'iniettore gas marcato **A**, gli altri di seguito come in figura.

I FILI DA INTERRUPERE SONO I NEGATIVI INIETTORI.



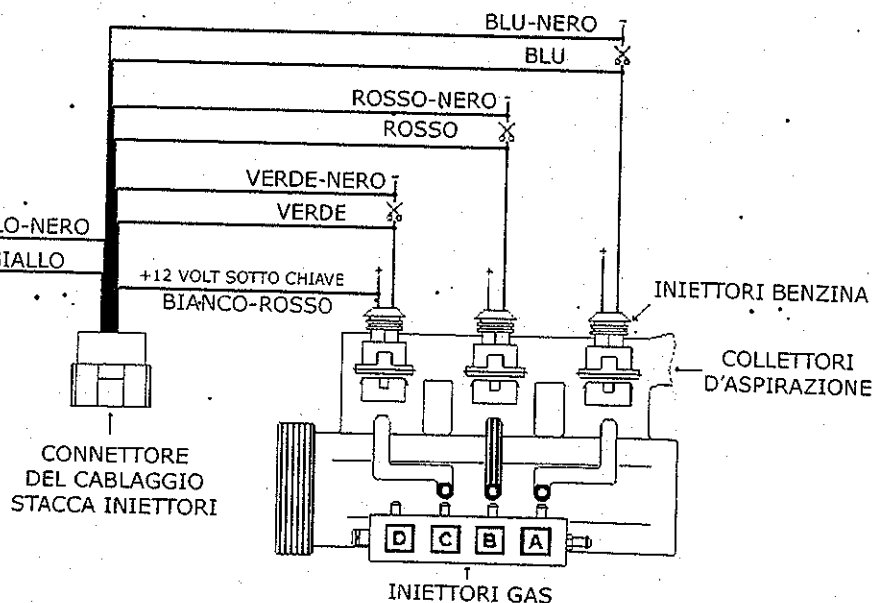
Schema di collegamento per vetture 3 cilindri

ATTENZIONE!

Nel caso di collegamento su di una vettura 3 cilindri i fili **GIALLO** e **GIALLO-NERO** vanno lasciati scollegati, vedi schema.

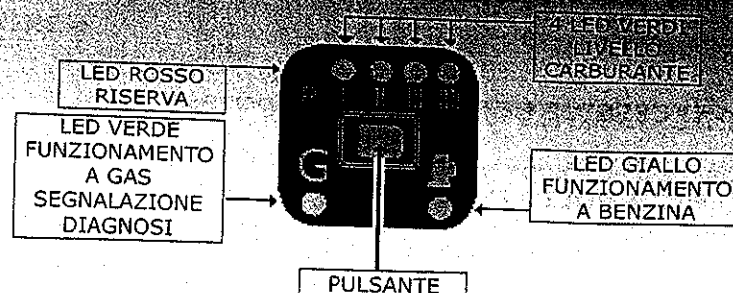
NON COLLEGARE

GIALLO-NERO
GIALLO



Descrizione del funzionamento

Il commutatore che viene fornito nel kit dispone di un pulsante, 7 led luminosi e un cicalino interno.



PULSANTE

Serve per selezionare il tipo di alimentazione, Benzina o Gas; premendolo si passerà da un tipo di carburante all'altro.

FUNZIONI LED VERDE

Lampeggio veloce con led giallo lampeggiante - la centralina è predisposta per l'avviamento a Benzina ed il passaggio automatico a GAS.

Acceso fisso con led giallo spento - funzionamento a GAS.

FUNZIONI LED ROSSO + 4 LED VERDI

Indicatore di livello carburante; led ROSSO riserva, mentre i 4 led VERDI forniscono l'indicazione del livello carburante (1/4, 2/4, 3/4, 4/4). L'indicatore è acceso solo quando è selezionata la modalità gas.

FUNZIONI LED GIALLO

Acceso fisso con led Verde spento - funzionamento a BENZINA.

Acceso fisso con led Verde lampeggiante - la centralina è predisposta per l'avviamento a Benzina ed il passaggio automatico a GAS.

PASSAGGIO A BENZINA PER BASSA PRESSIONE GAS

Quando il commutatore è in **riserva** e la pressione del gas scende al di sotto di un valore prestabilito, la centralina commuta automaticamente a benzina. Questo viene fatto per evitare che il motore possa girare con una carburazione troppo magra danneggiando così il catalizzatore. Prima di ripassare la vettura a Gas effettuare il rifornimento. **Il passaggio a Benzina per bassa pressione Gas** viene segnalato dal commutatore con l'accensione del led GIALLO funzionamento a Benzina, l'accensione alternata del LED ROSSO indicatore e dei 4 LED VERDI e con l'avviso acustico del cicalino interno. Per riportare il commutatore al funzionamento normale è necessario premere una volta il PULSANTE, rimarrà acceso il LED GIALLO per indicare che la vettura sta funzionando a Benzina ed il cicalino smette di suonare.

EMERGENZA

Nel caso che la vettura sia impossibilitata ad avviarsi a benzina (es. problemi alla pompa benzina ecc.), è possibile avviarla direttamente a GAS, per fare questo effettuare le seguenti operazioni:

- inserire il quadro e premere il pulsante per portare il commutatore in funzionamento a Gas;
- disinserire il quadro;
- inserire il quadro e tenere premuto il pulsante (circa 5 secondi) fino a quando il LED VERDE smette di lampeggiare;
- a questo punto effettuare l'avviamento del motore senza spegnere il quadro, la vettura partirà direttamente a GAS;
- ogni volta che si spegnerà la vettura sarà necessario ripetere l'operazione per poterla riavviare in EMERGENZA.

ATTENZIONE!

La funzione EMERGENZA è attivabile solamente se il commutatore si illumina quando s'inserisce il quadro.

Where to install the control unit:



- FAR from any **WATER LEAKAGE**



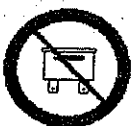
- FAR from **EXCESSIVE HEAT SOURCES** (such as exhaust manifolds).



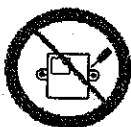
- FAR from **HIGH-VOLTAGE CABLES**.



Create efficient electrical connections without using any "POWER TAPS".
Properly insulated soldering is the most effective type of electrical connection.



Advise the customer that if the **GAS** system fuse burns, the connections of the devices to which it is connected will be restored. It is strongly recommended not to replace the fuse with another one with a higher amperage rating since it may cause irreparable damage.



Do not open the Control Unit box for any reason, especially when the engine is running or the key is in the ignition, to avoid irreparable damage.
EMMEGAS will not be held responsible for damage to property or injuries to persons if unauthorised personnel tamper with its devices; such tampering will also invalidate the WARRANTY.

How to install the Control Unit

INCORRECT INSTALLATION	INCORRECT INSTALLATION	CORRECT INSTALLATION

WIRING WITH BLACK CONNECTOR

1) SHEATH WITH 4-PIN CONNECTOR:

diagnostic socket for PC connection through a serial interface.

2) SHEATH WITH WIRES:

RED-BLACK: connect to battery positive

BLACK: connect to battery ground

They are, respectively, the power supply and the ground for the control unit; connect them directly to the battery.

On the RED-BLACK wire connect the fuse supplied with the equipment, positioning it as close as possible to the battery.

It is strongly recommended not to replace the fuse with another one with a higher amperage rating since it may cause irreparable damage.

3) SHEATH WITH 2-PIN CONNECTOR:

Used to pilot the GAS solenoid valve on the converter and any gas ports (e.g. tap, etc.).

4) SHEATH WITH BROWN WIRE (covered by a small black sheath):

Needed to read the engine rpm. It can be connected to the engine speed indicator or directly to the negative of a single coil or a bicoin.

The control unit software must be configured based on the connection made.

5) SHEATH WITH 2 PIN CONNECTOR:

For connection to the temperature sensor on the converter.

6) SHEATH WITH WIRES:

VIOLET: signal input only used to display the oxygen sensor values on the PC (the control unit does not need this connection to calculate the system operating parameters).

GREY: not used, therefore do not connect.

7) SHEATH WITH WIRES:

WHITE, BLACK AND RED: For connection to the CNG gas pressure sensor used for reading the pressure of the fuel in the tank (see diagram on page 12).

8) SHEATH WITH 4-PIN CONNECTOR:

for the connection to the changeover switch/indicator.

WIRING GREY BLACK CONNECTOR

9) SHEATH WITH WIRES:

BLUE-WHITE: output + 12V output for gas operation (max. load supported 10A)

It is used to pilot any gas ports (e.g. processor, etc.).

BLACK: ground

10) SHEATH FOR CONNECTION OF THE GAS INJECTORS A, B, C D.

For the connection refer to the diagrams on pages 12 and 14.

11) SHEATH WITH 4-PIN CONNECTOR:

Connect to the pressure/temperature gauge provided with the kit.

The pressure/temperature gauge supplies the gas control unit with the pressure and temperature of the gas in the gas injection rail.

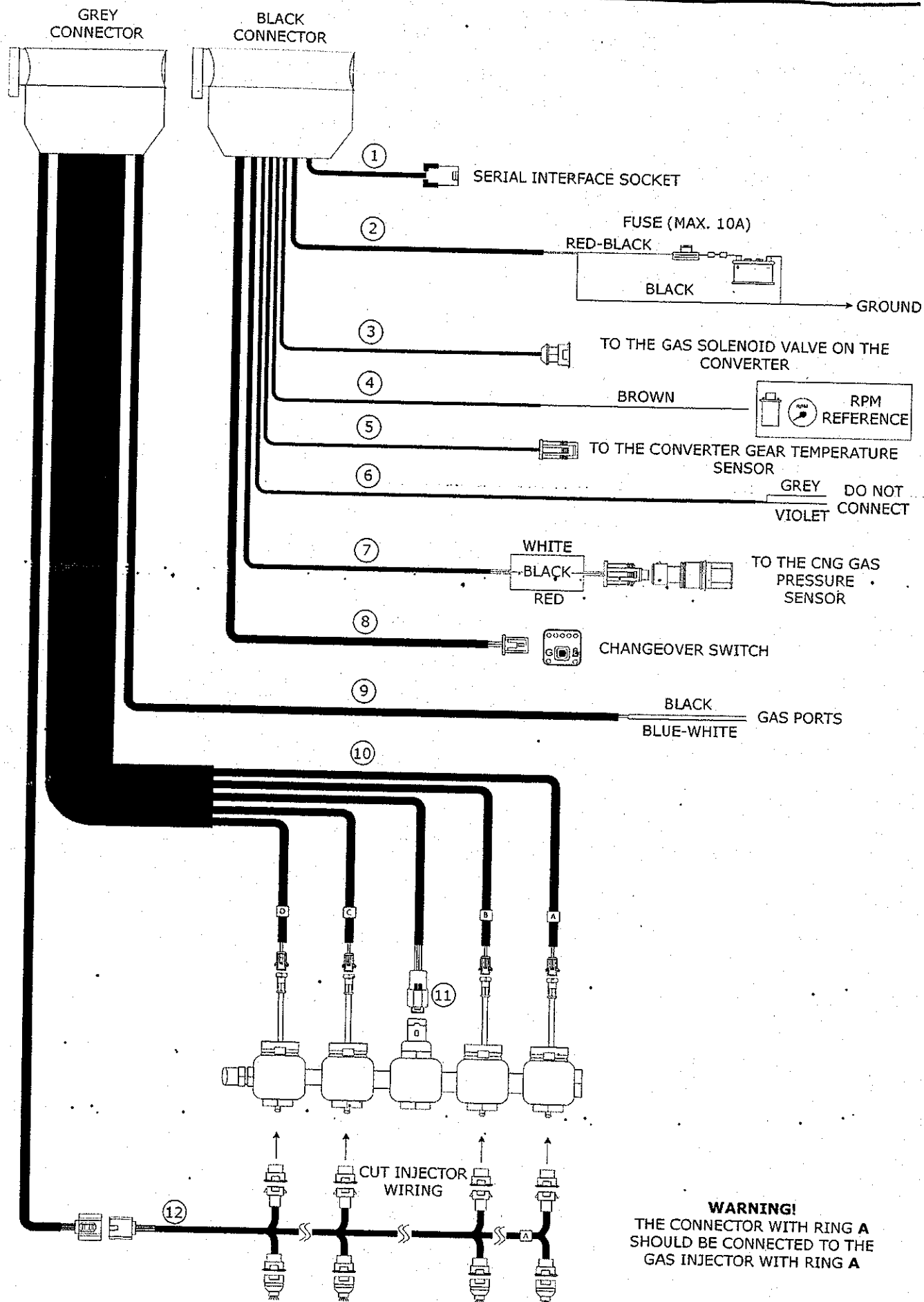
12) WIRING WITH 10-PIN CONNECTOR FOR THE CUT INJECTOR CONNECTION:

For the connection to the cut injector wiring refer to the diagram on page 12.

To choose the type of wiring to use refer to the diagrams on pages 13 and 14.

4-cylinder car wiring diagram

English



Cut injector wiring description

English

How to check what cut injector wiring to use

There are different types of cut injector wiring to match with the injection control unit: **SA144**, **SA144INV**, **SA144J**, **SA144JINV**, **SA144SJ**, **SA144E**, **SA144U**, **SA143** and **SA143INV**.
NOTE: the cut injector wiring must be ordered separately since it is not included in the kit.

To know what type of cut injector wiring to use, you must first check, on the petrol injector connector, on what PIN the injector positive is connected.

To identify which of the two wires is positive, do the following:

- detach all the connectors from the injectors;
- set a multimeter to measure DC voltage;
- put the negative probe to ground;
- put the positive probe into one of the two pins of the injector wiring;
- insert the key into the ignition and immediately check the multimeter reading.

If the multimeter reads +12 volts, that pin is the positive.

WARNING: the injector +12 volt on some cars might be timed; therefore the reading might disappear a few seconds after the ignition is turned on. Check the polarity of all injector wiring connectors to make sure that they are all polarised in the same way.

SA144 - SA144INV for 4-8 cylinder cars (For 8 cyl. use 2 types of wiring).

Wiring types **SA144** and **SA144INV** are equipped with "BOSCH" type connectors to connect directly to the petrol injectors. To know whether to use model **SA144** or **SA144INV**, check the polarisation on the petrol injector wiring.

SA144: use this if the positive of the petrol injectors is on PIN no. 1 and the negative is on PIN no. 2. Refer to figure 1.

SA144INV: use this if the positive of the petrol injectors is on PIN no. 2 and the negative is on PIN no. 1. Refer to figure 1.



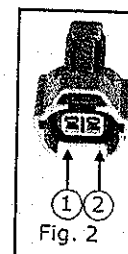
SA144J - SA144JINV - SA144SJ for 4-8 cylinder cars (For 8 cyl. use 2 types of wiring).

Wiring types **SA144J** and **SA144JINV** are equipped with "JAPAN" type connectors to connect directly to the petrol injectors. To know whether to use model **SA144J** or **SA144JINV**, check the polarisation on the petrol injector wiring.

SA144J: use this if the positive of the petrol injectors is on PIN no. 1 and the negative is on PIN no. 2. Refer to figure 2.

SA144JINV: use this if the positive of the petrol injectors is on PIN no. 2 and the negative is on PIN no. 1. Refer to figure 2.

Wiring type **SA144SJ** is equipped with JAPAN type pins and extended wiring for installation on SUBARU cars with a BOXER engine. It is used **ONLY** if the positive of the petrol injectors is on PIN no. 2 and the negative is on PIN no. 1. Refer to figure 2.



SA144E

Wiring type **SA144E** is equipped with a single 6-pin connector. It can be used on some types of Fiat, Citroen or Peugeot cars that use the same connector on the injector wiring.

To install and to know on what cars it can be used, follow the instructions included with the wiring.

SA143 - SA143INV for 3-5-6 cylinder cars (For 6 cyl. use 2 types of wiring).

Wiring types **SA143** and **SA143INV** are equipped with "BOSCH" type connectors to connect directly on the petrol injectors. To know whether to use model **SA143** or **SA143INV**, check the polarisation on the petrol injector wiring.

SA143: use this if the positive of the petrol injectors is on PIN no. 1 and the negative is on PIN no. 2. Refer to figure 1.

SA143INV: use this if the positive of the petrol injectors is on PIN no. 2 and the negative is on PIN no. 1. Refer to figure 1.

TO BE CONTINUED >>>

Cut injector wiring description

English

GAS INJECTOR CONNECTION/PETROL INJECTOR INTERRUPT:

- Sheath with ring **A** to connect to the gas injector at the interrupted petrol injector with the cut injector BLUE AND BLUE-BLACK wires.
- Sheath with ring **B** to connect to the gas injector at the interrupted petrol injector with the cut injector RED AND RED-BLACK wires.
- Sheath with ring **C** to connect to the gas injector at the interrupted petrol injector with the cut injector GREEN AND GREEN-BLACK wires.
- Sheath with ring **D** to connect to the gas injector at the interrupted petrol injector with the cut injector YELLOW AND YELLOW-BLACK wires.

SA144U

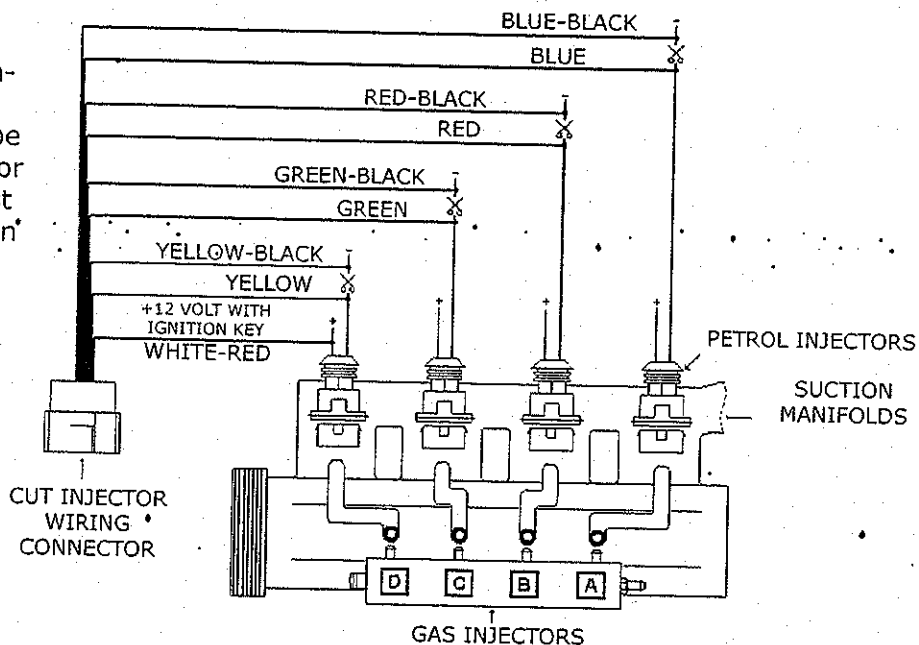
All wires of the **SA144U** wiring are free and without connectors. This wiring is used on cars where other types of wiring cannot be installed or where it is impossible to access the injectors' original connectors. To install this type of wiring, cut the negative wires of the petrol injectors in the order indicated in the figure. The connection direction is very important. The **BLACK striped** wires should be installed toward the petrol injection control unit and the others toward the injectors. The **WHITE-RED** wire should be connected to any of the injector positives.

Connection diagram for 4-cylinder cars

WARNING!

Follow the sequence of connections. The **BLUE** and **BLUE-BLACK** wires must be positioned at the gas injector marked **A**. The others must be connected as indicated in the figure.

INTERRUPT THE INJECTOR NEGATIVE WIRES.



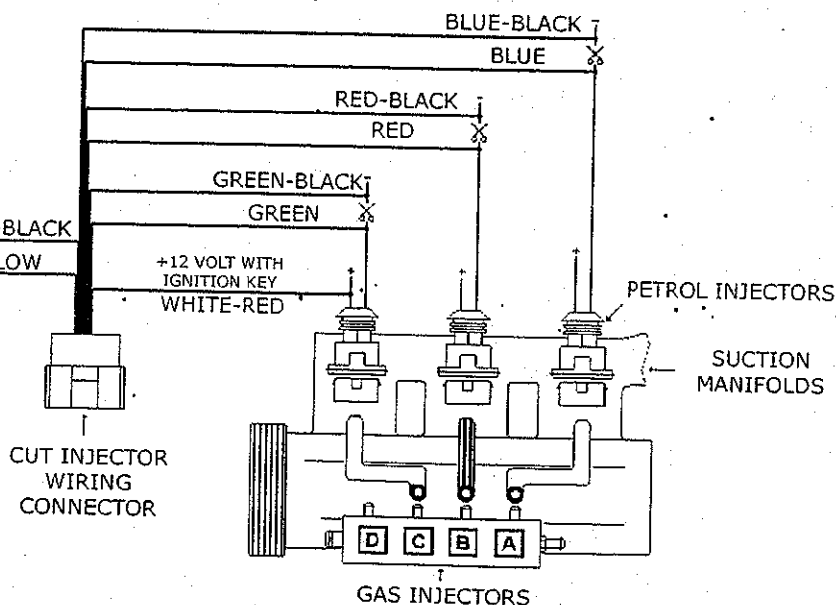
Connection diagram for 3-cylinder cars

WARNING!

For a connection on a 3-cylinder car the **YELLOW** and **YELLOW-BLACK** wires should remain disconnected. See the diagram.

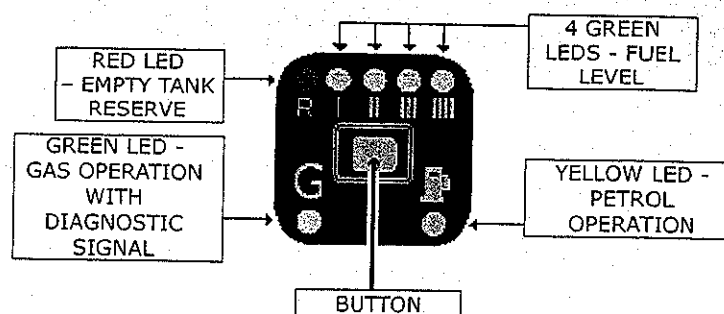
DO NOT CONNECT

YELLOW-BLACK
YELLOW



Operating description

The changeover switch supplied with the kit has one button, 7 LEDs and an internal buzzer.



BUTTON

This is used to select either the petrol or the gas fuel supply. Press the button one time to switch to gas and press it again to return to petrol.

GREEN LED FUNCTIONS

Rapid flashing – the control unit is prepared to start with petrol and switch automatically to GAS.
Steady on with yellow LED off – Gas operation.

RED LED + 4 GREEN LED FUNCTIONS

Fuel level indicator; reserve RED LED, while the 4 GREEN LEDS indicate the fuel level (1/4, 2/4, 3/4, 4/4). The indicator is illuminated only when the gas mode is selected.

YELLOW LED FUNCTIONS

Steady on with Green LED off – PETROL operation.

Steady on with flashing Green LED – the control unit is prepared to start with petrol and switch automatically to Gas.

LOW GAS PRESSURE PETROL CHANGEOVER

When the changeover switch indicates the fuel tank is in **reserve** and the gas pressure drops below a set value, the control unit automatically switches over to gas. This prevents the engine from running with an excessively lean carburetion, thus damaging the catalyser. Before returning to gas operation, fill up. The changeover switch signals the **changeover to petrol due to low gas pressure** by activating the internal buzzer, illuminating the YELLOW petrol operation LED and by illuminating the RED LED in an alternating pattern with the 4 GREEN LEDS. To make the changeover switch return to normal operation press the BUTTON one time; the YELLOW LED will remain on to indicate that the car is operating with petrol and the buzzer turns off.

EMERGENCY

If the car won't start with petrol (e.g. problems with the petrol pump, etc.), it can be started directly with GAS. To do this follow the instructions listed below:

- insert the ignition key and press the button to switch the changeover switch to gas operation;
- remove the key;
- insert the ignition key and keep pressing the button (about 5 seconds) until the GREEN LED stops flashing;
- now, start the engine without turning off the ignition key; the car will start directly with GAS;
- each time the car engine is turned off, the operation will have to be repeated to start in the EMERGENCY condition.

WARNING!

The **EMERGENCY** function can be activated only if the changeover switch is illuminated when the ignition key is turned



EMER s.p.a. Via Roma n° 104/A
25060 Collebeato (Brescia)
Tel. +39.030.2510391 - fax +39.030.2510392
E-Mail: commercial@emer.it